

I. MENCARELLI

NATALE PALLI

(24-7-1895 - 23-3-1915)

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

1970

I. MENCARELLI

NATALE PALLI

(24 - 7 - 1895 - 23 - 3 - 1916)

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

1970



NATALE PALLI

« L'aquila infallibile dagli occhi chiari »

P R E F A Z I O N E

Si legge nei testi di tattica e di strategia aerea che « l'aviazione da ricognizione sia che agisca lontana dalle proprie basi e dalle linee di schieramento delle forze avversarie armate terrestri e marittime, sia che cooperi direttamente all'azione di queste, sottopone l'avversario ad una azione investigativa che può svelarne le forze e le intenzioni. La formazione di una buona aviazione da ricognizione richiede uno specialissimo addestramento ed un'accurata preparazione del personale, il quale è sottoposto a sacrifici e rischi fortissimi, senza peraltro avere le brillanti particolarità dell'aviazione da caccia e da bombardamento. L'aviazione da ricognizione può, sotto questo aspetto, paragonarsi alla solitaria scolta che in mezzo al pericolo, senza testimoni, senza incitamenti, animata solo dal suo cuore e dal suo spirito del dovere, spia ogni mossa avversaria pronta a dare l'allarme, a segnalare il pericolo ».

In questa specialità « senza testimoni, ne incitamenti, ma solo animato dal suo cuore », combatté da prode, per tutta la durata del conflitto 1915-1918, Natale Palli, l'« Aquila infallibile dagli occhi chiari », come fu definito da Gabriele D'Annunzio. Appartenne ad una specialità che allora non soltanto era priva « delle brillanti particolarità della caccia e del bombardamento », ma cui non si riconobbe, per gran parte della guerra, l'importanza talvolta determinante, che ebbe nel quadro generale delle operazioni belliche.

Eppure questa specialità fu la prima a sorgere. Ciò avvenne nell'agosto del 1911, durante le Grandi Manovre Terrestri del Monferrato, svoltesi sotto la direzione del Tenente Generale Pollio. Ciascuno dei due partiti, il « rosso » e l'« azzurro », disponeva di una *flottiglia* (così era denominata allora la più piccola unità aerea) di quattro apparecchi, cui vennero appunto *affidati compiti soltanto esplorativi*.

Anche il primo volo di guerra nel mondo, ebbe *carattere esplorativo*: venne compiuto all'inizio della campagna Italo-Turca, il 23 ottobre 1911, e ne fu protagonista, a bordo di un monoplano *Blériot*, il Cap. Carlo Maria Piazza. Il giorno seguente il Cap. Riccardo Moizo, pilotando un *Nieuport*, si spingeva in profondità, per oltre novanta chilometri, in territorio nemico, eseguendo pur egli una ricognizione aerea, che fu pertanto la *prima di ordine strategico*.

E l'aggiustamento del tiro delle artiglierie, a mezzo dell'aeroplano, fu altresì per la prima volta sperimentato nel corso della medesima campagna, e lo stesso dicasi per i rilievi fotografici e per il volo esplorativo notturno.

Questi multiformi risultati convinsero gli Alti Comandi Militari del tempo — ma li convinsero fino ad un certo punto — della superiorità del velivoli, rivelatosi strumento più idoneo per attingere informazioni in campo avversario, nei confronti della tradizionale cavalleria.

Nonostante ciò, indubbiamente per colpa di quella mentalità conservatrice, ch'è sempre stata una caratteristica degli uomini d'arme d'ogni tempo, ben poco si fece nel biennio seguente. Sta di fatto che nell'agosto del 1914, quand'ebbe inizio la prima conflagrazione mondiale, poche erano le squadriglie da ricognizione assegnate alle armate tedesche e francesi. Lo stesso dicasi per l'Italia con l'aggravante che l'Italia scesa in campo dieci mesi dopo gl'Imperi Centrali non trasse profitto dall'esperienza aerobellica di codesto tratto di tempo, e men che meno da quella *diretta* raccolta durante la guerra Italo-Turca.

All'atto della mobilitazione le nostre forze aeree di linea disponevano, fra aeroplani e idrovolanti, di sole 86 macchine, tutte di etichetta straniera, Blériot, Farman, Nieuport, Caudron, di cui un numero imprecisato, ma esiguo, era destinato alla ricognizione.

Sul fronte occidentale gli Alti Comandi dell'una e dell'altra parte si limitarono, all'inizio, a lasciare ai piloti dei reparti da ricognizione ogni iniziativa — e lo stesso, con poche varianti, avvenne sul nostro fronte — stabilendo tutt'al più, in modo generico, le zone da esplorare.

Piloti e osservatori non si persero d'animo: continuarono a volare, a raccogliere informazioni, e poiché queste si rivelarono di grande utilità ai comandi terrestri, si provvide via via, sebbene in ritardo, alla sistematica organizzazione della specialità, sostituendo i vecchi aerei da ricognizione con macchine di migliori prestazioni, fornite di apparati fotografici e radiotelegrafici.

A partire dai primi mesi del 1917, fino al termine delle ostilità, l'aviazione da ricognizione assumerà un'importanza ognora crescente; verrà direttamente impiegata non solo dai Comandi di Armata, sì bene da quelli di Corpo d'Armata, dai Comandi di Divisione e dai Comandi Marittimi.

Natale Palli, il futuro asso da ricognizione della prima guerra mondiale, nacque a Casal Monferrato il 24 luglio 1895. Trascorse la fanciullezza in un sano, quieto, disciplinato ambiente familiare. Era un ragazzo vivace, di sveglia intelligenza, generoso, pronto a soccorrere compagni di scuola e amici con uno slancio e una spontaneità (e si potrebbero in proposito citare esempi significativi) degni di un personaggio di Edmondo de Amicis.

Compiute le scuole elementari e secondarie nella sua Casale, passò al Politecnico di Milano, ma dopo circa un anno, nel 1914, si arruolava volontario in Fanteria. Rimasto di stanza in quella città, gli fu possibile continuare gli studi. « Ottengo si può dire quasi giornalmente un permesso per il Politecnico — scrive alla madre in data 11 marzo 1914 — valevole per una, due, tre ore, secondo il caso. E' questa una comodità grandissima perché mi procura il beneficio di assistere alle lezioni e di risparmiare quindi tempo nello studio ».

In quei tempi, sia detto d'inciso, i giovani che per ragioni di studio o per altri motivi, vivevano lontani da casa, avevano l'abitudine di tenere con i genitori, i parenti e gli amici, un'assidua corrispondenza. Palli non fu da meno. Scrisse un gran numero di lettere da cui attingeremo, poiché documenti spontanei e vivi, di mano in mano che se ne presenterà l'occasione.

Ultimato l'anno di volontariato durante cui venne promosso sergente, e inviato in congedo, fu richiamato alle armi, con lo stesso grado nel maggio del 1915, e ammesso, dietro sua domanda a frequentare un corso di pilotaggio a Mirafiori (Torino). « Cari genitori, debbo annunciarvi, con mio grande giubilo, che sono stato accettato come allievo pilota e che oggi stessi mi recherò a Mirafiori. Cara mamma, è giunto anche per me il momento di agire. Ora sento di avere uno scopo ben netto da raggiungere, e le mie forze crescono vieppiù al pensiero che il mio operare sarà utile per il mio Paese ».

Nel luglio del 1915, terminata la scuola di volo di Mirafiori e nominato, in pari tempo, sottotenente di Complemento di Fanteria, vien tra-

sferito al Campo di Cameri (Novara) per conseguire il Brevetto di Pilota Militare, che gli schiuderà la via del fronte. Ottenuto il brevetto ai primi di ottobre, il 27 dello stesso mese è assegnato alla Seconda Squadriglia di Aviazione di Pordenone, nel Friuli, e il 9 novembre, a bordo di un *Caudron-G.3*, assieme al Ten. Bruni, osservatore, debutta come pilota di guerra.

Il *Caudron-G.3*, importato dapprima dalla Francia e poi costruito su licenza in Italia, era strutturato secondo la formula allora generalmente adottata per i velivoli da ricognizione e osservazione, cioè a carlinga centrale con travi di coda, che sostenevano impennaggi a velatura biplana, ma presentava la variante del motore anteriore con elica trattiva. Il velivolo era sprovvisto di armi di lancio, sviluppava una massima velocità di 108 chilometri all'ora, aveva un'autonomia di 4 ore ed un plafond di 4000 metri.

Diremo subito che nel secondo anno di guerra il G.3 fu sostituito dal G.4, bimotore, della potenza complessiva di 160 CV, sviluppante una massima velocità oraria di 130 chilometri. Identica era l'autonomia e la tangenza, ma il velivolo disponeva di una o due mitragliatrici.

Pilotando il *Caudron-G.3*, le cui modeste prestazioni lo rendevano vulnerabilissimo al tiro contraereo ed agli attacchi della caccia avversaria, Natale Palli eseguì, fra il momento dell'esordio e quello in cui venne abilitato al pilotaggio del G.4 (giugno 1916) quarantatré missioni belliche, missioni consistenti in ricognizioni, osservazioni dei tiri di artiglieria e bombardamenti leggeri.

Va ricordato che nei primi tempi le ricognizioni si compivano « a vista », poi, nel 1916, mediante una macchina fotografica. Le osservazioni-tiro erano trasmesse via radio. I bombardamenti, almeno all'inizio, venivano effettuati come al tempo della campagna Libica del 1911-1912: la bomba era posta nella carlinga e lanciata a mano dal pilota.

Tenuto conto che fra il novembre del 1915 e il giugno del 1916 le condizioni meteorologiche furono particolarmente avverse, e tenuto conto altresì della discontinua efficienza tecnica degli aeroplani del tempo, quarantatré missioni (più altri sessanta voli fra prove-motore e apparecchio, voli di trasferimento ecc.) costituiscono un primato cui si stenterebbe a credere se non fosse giunto sino a noi attraverso un documento ineccepibile: il « Foglio Caratteristico dei Voli ».

Nel medesimo foglio si legge:

18 novembre 1915: ricognizione non riuscita per avaria al motore.

29 gennaio 1916: apparecchio colpito in quattro punti.

30 gennaio 1916: apparecchio colpito in due punti.

8 febbraio 1916: apparecchio colpito in pieno nel piano di coda e nei timoni verticali da uno *shrapnel*, un lungherone spezzato, due fili di crociera rotti, alcune centine infrante.

4 maggio 1916: apparecchio colpito in due punti.

3 giugno 1916: apparecchio colpito in due punti.

10 giugno 1916: apparecchio rientrato alla base per grave avaria al motore.

11 giugno 1916: apparecchio colpito e rientrato alla base con la macchina fotografica in avaria.

Altamente drammatico, come si vede, fu il volo dell'8 febbraio. Manovrando con grande perizia, il pilota riuscì a ricondurre il velivolo al campo. Si salvò per un soffio. Ed ecco come il protagonista descrive la sua tremenda avventura: « Un forte vento ostacolava il mio volo e sbatteva il fragile apparecchio in ogni senso; a stento riuscii a passare l'Isonzo sul quale le correnti aeree sono fortissime. Lo scopo che mi ero prefisso volevo ad ogni costo raggiungerlo. Percorsi infatti con una certa difficoltà la zona stabilita, e, come se il vento non bastasse, una feroce e continua raffica di *shrapnels* nemici costituiva una terribile aureola di ferro al mio apparecchio ». E più oltre aggiunge: « Ero giunto quasi al termine della missione quando un urto spaventoso, che scosse tutto l'apparecchio, e me con lui, mi distolse alquanto dal mio lavoro. Mi pareva che qualcosa di potente si fosse abbattuto contro il mio velivolo e questo avesse tremato per il terrore. Non persi un istante, feci una rapida verifica dei comandi che rispondevano abbastanza bene, e continuai a eseguire il mio compito al quale non volevo per questo rinunciare ».

Le ultime parole « continuai ad eseguire il mio compito », indicano quale tempra di combattente fosse Natale Palli: chiunque altro, al suo posto, rilevati i gravissimi danni sofferti dalla macchina, avrebbe invertito la rotta e riparato nel più vicino campo d'aviazione. Lui proseguì. A costo della vita volle portare a termine la missione.

Ma in ogni volo di guerra, poiché sempre condotto con imperioso senso del dovere, la sua esistenza era appesa ad un filo fragile come una trama di ragno, nondimeno Lui, quale combattente dell'aria, provava sinanco dei rimorsi. « Noi siamo dei privilegiati — scriveva in quei giorni ai genitori — dei privilegiati in confronto di chi vive come belve nelle tane di fango e di roccia, e poi muore come una quercia schiantata. In certi momenti quasi mi vergogno di non essere anch'io in trincea ».

* * *

Natale Palli era di statura inferiore alla media, esile, distinto, i capelli biondi e ondulati, gli occhi di un azzurro chiaro, fanciullesca l'espres-

sione del volto. Nessun esperto in tipologia avrebbe sospettato come sotto quelle delicate e quasi evanescenti apparenze, si celasse una volontà di acciaio, una straordinaria energia, un coraggio che non è retorico definire mitico, in quanto non si affievolì per un solo istante per l'intera durata del conflitto. Non si affievolì quantunque, di giorno in giorno, il rischio si accrescesse per l'intensificarsi della difesa avversaria.

Come s'è detto Palli venne abilitato al pilotaggio del *Caudron-G.4* nel giugno del 1916. Verso la metà di luglio era di nuovo al fronte. Nei dodici mesi e mezzo successivi, fino al 2 agosto 1917, eseguì col nuovo aereo, fra ricognizioni portate a termine, ricognizioni interrotte per avverse condizioni atmosferiche o per guasti al motore, bombardamenti e voli di crociera, ben sessanta missioni, nel corso delle quali sostenne cinque combattimenti, tornando ogni volta alla base con l'aereo colpito. Ma ogni volo, vi fosse o non vi fosse l'attacco dei caccia crociati, si svolgeva in mezzo ad una fitta costellazione di scoppi. Egli rientrò nelle linee ora con un longherore spezzato, ora con le ali e l'elica forata, ora con il serbatoio dell'olio squarciato, ora con il motore ferito. « Ieri l'altro — scrive in data 24 settembre 1916 — ho eseguito un'importantissima missione in Val di Fiemme. Sono stato fatto segno ad un fuoco d'inferno da parte delle artiglierie nemiche, addensate in quella zona. Il mio apparecchio è tornato con ben otto buchi nelle ali e nella coda. Durante la ricognizione stessa sono stato assalito da un velocissimo apparecchio da caccia, al quale ho dato combattimento. Appena mi accorsi che l'apparecchio austriaco m'inseguiva volsi la prua armata di mitragliatrice contro di lui. Il pilota nemico non si sgomentò: essendo più alto si precipitò su di me passandomi a circa 20 metri di distanza. Il mio osservatore non fece in tempo a lanciare la raffica, e mi fu d'uopo ripetere l'assalto. Mi girai completamente, e, più deciso di prima, mi lanciai contro di lui; egli pure aveva virato e ripeteva per conto suo l'attacco. Per la seconda volta il nero crociato velivolo sfiorò il nostro. Vidi distintamente il pilota emergere dalla carlinga. Ma la raffica attesa del mio osservatore, che avrebbe certamente colpito l'avversario, rimase nell'arma inerte. La mitragliatrice questa volta si era inceppata ».

Frequente era, nel 1916, l'inceppamento delle mitragliatrici. Più volte i nostri piloti, specie i cacciatori, vennero a trovarsi in drammatiche condizioni d'inferiorità, per un subitaneo guasto all'arma. Consapevole di ciò l'asso Silvio Scaroni, con grande cura controllava, a terra, le mitragliatrici del proprio velivolo. E di persona preparava i nastri, scegliendo ad una ad una le cartucce.

Tornando al nostro pilota non va dimenticato di dire come ai pericoli di essere fulminato da una raffica nemica o centrato dallo scoppio di una granata contraerea, si assommavano quelli delle frequenti pannes ai mo-

tori. Si aggiungano infine i disagi del volo in sé: abitacoli angusti, scoperti superiormente, investiti d'ogni lato dal vento di corsa. In proposito, in data 18 dicembre 1916, Palli scrive ai genitori: «Ieri l'altro ho fatto una lunga ricognizione di due ore e tre quarti. Non ho mai sofferto tanto freddo. La temperatura minima incontrata è stata di 24 gradi sotto zero, a 4000 metri. Posso calcolare di aver volato per circa due ore ad una temperatura inferiore ai 20 gradi. Per fortuna mia e dell'osservatore avevamo a bordo un accumulatore con presa di corrente per riscaldarci elettricamente mani e piedi. Tale sistema non è stato sufficiente: al ritorno avevamo le mani e i piedi egualmente gelati. L'osservatore aveva una guancia semicongelata: perderà la pelle. Io stesso fui preso da un terribile mal di testa, che mi obbligò a buttarmi giù al più presto possibile, per evitare di sentirmi male in volo».

Terminato il ciclo operativo con *Caudron-G.4*, Palli passa alla Malpensa (18 agosto 1917) per l'abilitazione al *Nieuport*, aero-caccia costruito su licenza dalla Società Aeronautica Macchi.

Il 6 settembre è a Furbara (Civitavecchia) per la scuola di tiro in volo, e due settimane dopo torna alla Malpensa per il passaggio allo *SVA* (Savoia-Verduzio-Ansaldo), il famoso brillante velivolo d'ideazione e costruzione interamente italiana, cui sono legate le leggendarie imprese di Antonio Locatelli, di Arturo Ferrarin, nonché la spedizione dannunziana su Vienna.

Alla Malpensa il nostro aviatore rimase poco tempo. «Sono in questi giorni in piena attività come istruttore — scrive verso la fine di settembre — e stamane ho brevettato il mio primo allievo. Come vi ho detto a questo posto resto volentieri, ma solo per qualche tempo, al fine di rendermi veramente padrone dell'apparecchio. Sono riuscito a fare tutti gli esercizi acrobatici possibili, loopings, avvitamenti, persino il tonneau, che è assai difficile e di grande effetto. Il Comandante qui, ha intenzione di trattenermi per due mesi, ma essendo domenica a Torino, ho parlato col Maggiore Savoia che mi ha promesso di liberarmi alla prima occasione».

La «liberazione» avvenne il 29 ottobre 1917. Lasciata la Malpensa e raggiunta Torino in treno, di qui, alle leve di uno *SVA*, il primo *SVA* destinato al fronte, spiccava il volo verso Pordenone, ma le avverse condizioni del tempo lo costrinsero ad atterrare al campo di Verona, ove rimase, suo malgrado, trattenuto alla 75^a Squadriglia destinata alla difesa di quella città.

A metà novembre compare nel cielo veronese un folto gruppo di caccia francesi e britannici — anch'essi destinati a difendere la città — i quali, prima di avviarsi all'atterraggio, si abbandonano ad ogni sorta

di spericolati acrobatismi, come per dire ai cittadini: « Ormai potete stare tranquilli, siamo qua noi e come vedete ci sappiamo fare! ».

Punti sul vivo i piloti della 75^a chiesero il permesso di fare altrettanto, ma il Comando rispose loro un bel « no ». In quei giorni simili giostre erano vietate (eravamo ai tempi di Caporetto) per risparmiare uomini e materiali, e per economizzare benzina. Ma Natale Palli, uomo timido e di poche parole, seppe stavolta trovare tanta eloquenza da persuadere il Comando della necessità di dimostrare ai veronesi che l'ala italiana non aveva nulla da imparare da quella straniera. E subito levatosi in aria con l'agile e manovriero SVA... ma qui giunti ci sia concesso di riportare quanto scrisse in proposito il Col. Ugo Fischietti, testimone del volo, nel suo volume *Fiamme Azzurre*: « Come una rondine uscita dalle fenditure delle Logge del Consiglio, il velivolo si abbandona ad una ridda convulsa di giravolte. Il suo pilota pareva beffarsi d'ogni legge di equilibrio e di gravitazione, quasi che fili invisibili lo tenessero agganciato alla volta del cielo. L'anima della folla, quasi fosse davanti ad un pazzo acrobata da circo, più volte presa dall'orrore di quel rischio, gridò, come si grida in un'arena quando anche la musica tace: Basta!! La stessa gente scampata alle bombe scoppiate nelle sue strade, affollava ora le vie, la Piazza delle Erbe, il Liston della Brà, le scalinate della Gran Guardia. Basta!! Ma intanto domandava chi fosse quel cavaliere azzurro, quel torneadore solitario più valente dei trentasei torneadori stranieri ». Tornato a terra lo stesso Comandante dell'Aviazione Alleata, si volle congratulare con il pilota italiano « che aveva superato in maestria tutti i suoi aviatori ».

Poco tempo dipoi Palli tornava al fronte, assegnato alla 72^a Squadriglia da Ricognizione. Successivamente assumeva, con il grado di Tenente, raggiunto nel frattempo, il Comando della I^a Sezione Autonoma SVA, e pilotando lo SVA, nei restanti undici mesi e mezzo di guerra, aggiunse al suo curriculum vitae di combattente altre 55 missioni. Impossibile parlarne in dettaglio, a meno di non scrivere un libro. Ci soffermeremo su quelle più significative.

* * *

Il 30 giugno 1918, mentre era a disposizione della R. Marina (vi rimase, per l'esattezza, dal 23 marzo al 2 luglio di quest'anno) Natale Palli partiva con il suo SVA dall'aeroporto veneziano del Lido, per un volo esplorativo sulle coste dalmate. Contrastata fu la navigazione attraverso l'Adriatico, per vasti e densi banchi di nebbia, pioggia, barriere di nubi. Arrivato in vista di Pola, ove migliori erano le condizioni del tempo, il pilota scese di quota, indi a piano motore superò le prime di-

fese del porto. Riuscì a passare indisturbato, fotografò la flotta, i cantieri navali, ma giunto sull'Arsenale, di colpo, simultaneamente si risvegliarono i cannoni. Attorno all'importante base gli austriaci avevano piazzato una collana di batterie contraeree a maglie molto strette. Un micidiale cerchio di fuoco. In men che non si dice il cielo fu costellato di scoppi, ma il nostro Palli, come non fosse lui il bersagliato di tanta ira, proseguì imperterrito l'osservazione; era soltanto preoccupato di mantenere la giusta direttrice di marcia, e di non far subire al velivolo oscillazioni dannose alla riuscita delle fotografie. E continuò a scattare lastre su lastre, raccogliendo dati di eccezionale importanza sul tipo, sul numero e sulla ubicazione delle navi da guerra alla fonda nel porto. D'un tratto mentre stava sorvolando lo Scoglio degli Ulivi, si avvide di avere la fusoliera piena d'acqua. Una scheggia di granata aveva colpito il motore. Tuttavia egli continuò ad azionare la macchina fotografica; poi, fra un gran lampeggiare di scoppi uscì dal porto, passò sul Forte Tegetthoff e su Brioni Maggiore. La missione era compiuta, ma quale iniziativa prendere? Planare sulla costa istriana con la certezza di salvarsi a prezzo però di cadere prigioniero, o lanciarsi risolutamente verso il mare con l'aleatoria speranza d'incontrare una delle siluranti italiane di scorta e scendere a fianco di essa?

Scelse la seconda via, e, orientandosi con la bussola s'inoltrò nel mare, studiandosi di guadagnar quota pian piano, senza aumentare il numero dei giri, con l'intento di raffreddare il motore. « Il tiro austriaco — scrisse il giorno dopo ai genitori — mi ha giocato uno scherzo atroce. Colpito il motore da una grossa scheggia di granata, che ancora conservo, ho perso la quasi totalità dell'acqua di raffreddamento, e ho disperato di raggiungere la nave di scorta più vicina che si trovava a circa 50 chilometri. Avvistata la nave ho tuttavia proseguito. E' stato un vero miracolo che il motore abbia resistito sino al mio giungere al Lido ».

Questa ricognizione consentì, due settimane più tardi, di bombardare con 70 aeroplani e con grande efficacia la base navale di Pola.

* * *

La seguente impresa di rilievo del Cap. Natale Palli (era stato promosso capitano ai primi di febbraio del 1918), un'impresa che nessuno meglio di lui poteva realizzare sul piano pratico, fu il raid su Vienna, compiuto assieme a Gabriele D'Annunzio, in testa ad una pattuglia di otto apparecchi SVA.

Ideatore e animatore del volo fu, come nessuno ignora il poeta pescarese, il quale però non poteva certo qualificarsi un tecnico d'aeronautica e neppure un esperto di navigazione aerea, mentre lo era, in ambo i

campi, il suo « compagno portentoso ». Senza D'Annunzio tuttavia quella spedizione non sarebbe mai stata compiuta. Egli fu insomma *la mente* e Natale Palli *il braccio*.

« Mi ci vollero quasi tre anni — dirà il poeta ad azione compiuta — tre lunghi anni di pertinacia per ottenere la licenza del volo su Vienna ». Era la verità. Dopo ogni sua gesta felicemente compiuta a terra, sul mare e nel cielo, egli tornava a proporre al Comando Supremo la spedizione sulla Capitale austriaca.

Alla fine di agosto del 1917 si trasferì a Milano per prelevare dal campo di Taliedo i velivoli destinati al volo: l'attuazione sembrava imminente, invece sorsero nuove difficoltà, nuovi intralci burocratici. Il Generale Cadorna, favorevole all'impresa, condizionò il suo autorevole appoggio, al parere del Servizio d'Aeronautica del Comando Supremo, e questo dispose nuove prove di macchina. Trascorse ancora un anno prima che venisse emanato, di ufficio, l'ordine operativo, che testualmente diceva: « Il giorno x l'87^a Squadriglia eseguirà un volo sulla Capitale austriaca. Il volo avrà carattere strettamente politico e dimostrativo; è quindi vietato di recare qualsiasi offesa alla città ».

Intanto Palli, su ordine di Gabriele D'Annunzio, aveva elaborato nei dettagli quello che oggi diremmo il piano di volo. Fu scelta una rotta che rispondesse alla duplice esigenza della sicurezza e dell'autonomia degli aerei, il cui consumo orario singolo era di circa 40 litri di benzina. Lo SVA destinato a D'Annunzio-Palli, da monoposto fu trasformato in biposto; venne perciò leggermente accresciuta l'apertura alare, e dietro il posto del pilota fu adattato, a mo' di seggiolino, un serbatoio di rame contenente benzina in supplemento. « Io volerò su una sedia incendiaria » — disse il Poeta-Soldato.

Come si svolse il raid è cosa troppo nota per essere qui nuovamente descritta. Rammenteremo soltanto che dopo due infruttuosi tentativi, il terzo, quello del 9 agosto 1918, ebbe l'esito sperato. Al ritorno il Comando Superiore d'Aeronautica, nella persona del Maggiore Generale Luigi Bongiovanni, tributava ai volatori il seguente encomio:

« Uno stormo di valorosi aviatori, al comando del Maggiore Gabriele D'Annunzio, la mattina del 9 corrente, muovendo dal campo di San Pelagio (Padova), ha raggiunto Vienna percorrendo in gruppo compatto oltre 1000 chilometri, di cui gran parte in territorio nemico, per ripetere sulla stessa Capitale nemica la nostra parola di fede e di sfida. Mai vittoria fu più completa e più nostra, poiché italiane sono anche le macchine che hanno permesso agli ardimentosi aviatori di compiere la magnifica impresa. Con orgoglio di Capo addito i loro nomi:

Maggiore Gabriele D'Annunzio

Capitano Natale Palli

Tenente Antonio Locatelli

- » Aldo Finzi
- » Piero Massoni
- » Lodovico Censi
- » Giordano B. Granzarolo

Sotto Tenente Gino Allegri

alla riconoscenza ed all'emulazione di tutti i soldati dell'aria». Mancava all'appello il Tenete Giuseppe Sarti, costretto ad atterrare, per avaria al motore, nei pressi di Wiener Neustadt.

* * *

Nei rimanenti 86 giorni di guerra, al comando della *Serenissima*, la squadriglia di SVA dal battesimo dannunziano, Natale Palli continuò a volare e a combattere col medesimo fervore dei primi tempi.

Il 7 settembre 1918 effettua un'azione di bombardamento su Lienz percorrendo oltre 200 chilometri fra andata e ritorno in territorio austriaco. Compie altra incursione congenere il 14 ed altra ancora il 17 dello stesso mese. Nove giorni dopo porta D'Annunzio sullo scacchiere francese, ad Epernay, nello Champagne, per consentire al Poeta di lanciare un suo messaggio ai nostri soldati combattenti su quel fronte. Al ritorno, sorvolando Casale Monferrato; D'Annunzio lascia cadere sulla città un messaggio: « Un saluto di amore e di riconoscenza alla nobile città dove nacque il mio piccolo grande fratello Natale Palli, mentre passiamo sulle sue case tornando dalle battaglie d'occidente dove i nostri prolungano la gloria del Piave e del Grappa ».

E nel mese di ottobre il Comandante della *Serenissima* per altre dodici volte s'inoltra nell'entroterra avversario per osservare, fotografare, bombardare importanti obiettivi nemici.

E con questa galoppata finale « l'aquila infallibile dagli occhi chiari » chiude la sua partecipazione alla prima guerra del mondo, che fu durissima, difficoltosa, rischiosa per i nostri combattenti del cielo, specie per quelli, come il Nostro, che militarono nei reparti da ricognizione.

Fu insignito di due Medaglie di Bronzo al V.M., di due Medaglie d'Argento al V.M., della Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia, e di una Medaglia d'Oro al V.M.

La motivazione di quest'ultima dice:

« Intrepido, audace, sicuro pilota d'aeroplano, guidò oltre i monti e oltre i mari, in terra nemica, il suo velivolo, sfidando ogni pericolo, superando

ogni ostacolo. Nelle più rischiose imprese, forte della sua fede, forte del suo coraggio fu magnifico esempio di valore e di perizia. Ogni missione di guerra, anche la più ardimentosa e difficile, egli condusse a termine, nonostante le avverse condizioni atmosferiche e gli attacchi nemici. Forni preziose notizie che furono sempre elementi completi e sicuri per le decisioni dei nostri comandi ».

Ma la gioia di aver servito la Patria con un così fervido e continuativo impegno venne turbata pochi giorni dopo la fine delle ostilità da una funesta notizia: suo fratello, il Ten. Pilota Paolo Silvio Palli, dato disperso il 29 ottobre 1918, aveva invece perso la vita al di là delle linee, durante un mitragliamento a volo radente, sul nemico in rotta.

* * *

Spentasi la eco del cannone il Cap. Palli rimase di stanza al Campo di San Pelagio, al comando della *Serenissima*. Non aveva idea di quale fosse il suo avvenire. Lo avrebbero o non lo avrebbero trattenuto in servizio? Probabilmente sì, dato il suo splendido passato. Se fosse stato costretto, come suol dirsi, ad appendere l'uniforme ad un chiodo, non per questo non avrebbe persistito a volare, dedicandosi, con ogni probabilità, all'aviazione civile. Aveva solo 23 anni, un'età in cui si può ricominciare daccapo in ogni campo.

Era svanita intanto nel Paese l'euforia della vittoria, e già s'incominciavano ad avvertire ovunque, in ogni ambiente, quei primi segni di depressione e di sbandamento, che porteranno più oltre l'Italia sull'orlo della guerra civile.

Di tale deprimente situazione ne subiranno le conseguenze le Forze Armate, specialmente l'Aeronautica. Vi furono qua e là dei risvegli dal canto dei piloti, e in tal ordine d'idee rientra il raid Roma-Tokio, organizzato appunto in quel periodo, su ispirazione di Gabriele D'Annunzio. Vi parteciparono 4 *Caproni* e 7 *SVA*. Per l'affrettata preparazione soltanto Arturo Ferrarin, superando difficoltà d'ogni sorta, riusciva a giungere alla mèta.

Proprio in quei giorni (siamo nel marzo del 1919) si propaga negli ambienti aeronautici nostrani la notizia che l'aviatore francese Giulio Védrines aveva deciso di tentare il raid Parigi-Roma-Parigi in un sol giorno.

Pioniere del volo e pilota temerario, ma di grandi qualità, Védrines era divenuto una delle più famose vedette dell'aviazione agonistica e sportiva dell'anteguerra. Vincitore della *Coppa Pommery* disputatasi nel tratto Parigi-Pau, fu successivamente il trionfatore della Parigi-Madrid. Nel

1912 mieteva altri due allori: conquistava a New York il primato mondiale di velocità, e tagliava per primo il traguardo nella *Gordon-Bennet*. E nel novembre dell'anno successivo, a bordo di un *Blériot* da 80 CV partiva dalla Capitale francese deciso a compiere nientemeno che il periplo del mondo. Il folle viaggio venne interrotto al Cairo per ragioni tecniche.

I piloti della *Serenissima* colsero al volo la notizia del raid programmato da Védrynes per stimolare il Cap. Palli, loro Comandante, a chiedere l'autorizzazione al Comando Superiore d'Aeronautica, di prevenire, in nome dell'Italia, l'impresa del pilota francese. « Noi vogliamo dimostrare alla Nazione e al mondo — dissero — che l'Ala Italiana, quantunque sul piede di smobilitazione, è tutt'ora viva e dispone di macchine efficienti e moderne, e di piloti capaci di misurarsi con i più rinomati campioni stranieri ».

Palli chiese l'intervento di Gabriele D'Annunzio, e questi si adoperò in ogni modo affinché venisse autorizzato il volo. E finalmente il Comando accondiscese, affidando l'esecuzione del raid al Ten. Francesco Ferrarin, cugino di Arturo Ferrarin, abile come pilota, e navigatore di provata esperienza. Egli avrebbe naturalmente percorso la rotta San Pelagio-Parigi-San Pelagio nel giro di un giorno.

Nell'occasione, dato il romanticismo allora attuale, lo stesso D'Annunzio, e i Generali Armando Diaz e Luigi Bongiovanni, dettarono « alati » messaggi, che il pilota avrebbe dovuto portare, col suo ardimentoso viaggio transalpino, nelle mani delle Autorità francesi. Ma dallo studio dell'impresa risultò che Ferrarin non avrebbe avuto il tempo per consegnargli, in quanto, come s'è visto, doveva andare e ritornare in giornata. E per non rinunciare a questo suggestivo aspetto della gesta, il Comandante della *Serenissima* si offrì di accompagnare, col suo apparecchio, il subalterno.

Accolta dal Comando d'Aeronautica anche questa richiesta, si lavorò alacramente, a San Pelagio, per approntare i due SVA scelti per il volo: uno, quello di Ferrarin, era biposto poiché stabilito ch'egli portasse con sé un motorista. L'altro monoposto.

La partenza avvenne di notte, alle 5,45 del 20 marzo 1919. I due SVA decollarono uno sulla scia dell'altro: primo il Cap. Palli, poi Ferrarin, ma attimi dopo i piloti si persero di vista e ognuno proseguì per proprio conto.

Ferrarin sorvolò Sesto Calende ove scorse le luci dell'idroscalo, ed alle 7,45 era sulla verticale di Aosta: in quel momento l'altimetro segnava 4000 metri. Poco dopo venne di colpo a trovarsi impigliato in uno spesso e turbolento banco di nubi. S'innalzò allora fino a 4600 metri spe-

rando di trovare una zona di cielo sereno; a quella quota invece il cielo era ancora chiuso, in più soffiava un gelido impetuoso ventaccio di traverso, che sballottava l'apparecchio d'ogni lato. Più avanti, riuscito ad osservare, in una momentanea schiarita il sottostante panorama, credette di aver superato il massiccio del Monte Bianco e di essere già nel versante francese. Attimi dopo il motorista gli toccò una spalla puntando il dito verso la parete di ghiaccio apparsa dinanzi alla prua, in mezzo ad un'improvviso squarcio. Prontamente il pilota eseguì uno stretto dietro-front, e a tutto gas riprese a salire col proposito di superare i 5000 metri e di rimettersi poi in rotta; ma più guadagnava quota e più il tempo peggiorava. Decise allora di rientrare al campo e quando fu certo di essere sulla pianura padana ridusse il motore, incominciò a planare. Passato al disotto delle nubi volse la prua verso San Pelagio, ove giunse alle 11.

Del Cap. Palli, nessuna notizia, Ma gli aviatori della *Serenissima* non si preoccuparono gran che. « E' troppo in gamba — dissero — perché gli possa essere accaduto qualcosa di grave ». Per tutta la giornata e il dì seguente, ancora silenzio. Allarmato Ferrarin decise di partire alla volta di Torino, e di lì partecipare, in volo, ad eventuali ricerche.

Il 22 marzo ancora silenzio. Nel pomeriggio del 23 si seppe che il giorno prima, per caso, era stato rinvenuto il corpo di Natale Palli, privo di vita, steso sulla neve nelle vicinanze di Saint Foy, un villaggio situato nell'alta valle dell'Isère, nei pressi di Bourg Saint Maurice, a poco meno di 30 chilometri a sud del Monte Bianco. E nella stessa zona fu ritrovato il velivolo semifracassato.

Le cause della tragedia furono, senza dubbio, le avverse condizioni meteorologiche. Valicate le Alpi fra il Monte Bianco e il Monte Tabor, Palli venne a trovarsi in mezzo ad una bufera di neve e di vento d'inaudita violenza. Non si sa se furono le formazioni di ghiaccio alle ali, all'elica e al motore a costringere il pilota a planare o se l'aereo venne ghermito da una corrente discendente (il föhn, vento di caduta, tipico delle creste alpine). Fatto si è che il pilota non ebbe altra scelta se non quella di posarsi sulla neve. La difficile manovra riuscì nel senso che lo SVA riportò avaria, ma il pilota rimase pressoché indenne.

« Aveva una contusione all'inguine — si legge in uno dei rapporti del dossier dell'inchiesta disposta dal Comando dell'Aeronautica — ma non di tale gravità, secondo il giudizio dei medici, da giustificare il decesso. Da una visita alla località si è tratta l'ipotesi che il Palli abbia tentato di raggiungere a piedi il fondo della valle, ma sprovvisto di calzature alpine e di vestiti adatti, estenuato dalla fatica e dal digiuno, sia caduto svenuto quando già era in vista di alcuni casolari, in mezzo alla tempesta che imperversava e quindi sia morto per assideramento. Il corpo eccezion

fatta della leggera contusione anzidetta venne trovato intatto. Portava ancora il passamontagna e i calzari di volo. Le vesti erano inzuppate d'acqua. Aveva la testa appoggiata ad un braccio. Il volto non era alterato. Sembrava dormisse ».

Gli vennero meno le forze *quando già era in vista di alcuni casolari*.

Non si è mai letta un'espressione più dolorosa di questa.

